

DIE STREETSCOOTER- POST-STORY

THE STREETSCOOTER
POST STORY

Gelb fährt vor! Wie man bei einer Entwicklung ganz neue Wege beschreitet und wie dabei die (Deutsche) Post abgeht: Vom Feldversuch-Partner bis zur Übernahme der StreetScooter GmbH.

Yellow takes the lead! How we broke new ground with a development and how things took off like a (Deutsche Post) train: From field test partner to acquisition of StreetScooter GmbH.

**NICHT NUR
BRIEFE,
SONDERN**

TRANSPORTING
NOT ONLY LETTERS,
BUT IDEAS.

**IDEEN
TRANSPORTIEREN.**





Umwelt- und zustellerfreundlich:
Die Post will in den kommenden
Jahren rund 30.000 Fahrzeuge
in ihrem Fuhrpark ersetzen.

*Environmental and deliverer friendly:
Deutsche Post looking to replace
approximately 30,000 vehicles in
its fleet in the coming years.*

Bei der Deutschen Post in Bonn hatte von einer Firma namens StreetScooter bis zu jenen Tagen im September 2011 noch niemand gehört. Das mag zum einen daran gelegen haben, dass der StreetScooter elektrisch betrieben so gut wie nichts an Geräusch produziert, zum anderen aber war das Entwicklungsunternehmen StreetScooter, eine Ausgründung der RWTH Aachen, schlicht so gut wie unbekannt. Es eilte den Professoren und Ingenieuren aus Aachen noch kein Ruf voraus, mit dem sie sich und ihrem StreetScooter-Projekt in Bonn hätten Gehör verschaffen können.

Am 15. September 2011 besuchte Bundeskanzlerin Angela Merkel die IAA in Frankfurt und schaute auch auf dem Stand der StreetScooter GmbH vorbei. Dort war das erste voll funktionsfähige Elektrofahrzeug gleichen Namens zu bewundern. Von Professor Achim Kampker ließ sich die Kanzlerin alles erklären. Frau Merkel hörte und sah, was sie erfreute: bezahlbare Mobilität, neue Produktionstechnologie, Innovationsbeschleuniger, wirtschaftlicher Leichtbau. Nach Frankfurt war für den StreetScooter und für die Mannen um Prof. Kampker nichts mehr wie vorher. Denn nachdem Kanzlerin Merkel in den kleinen, knuffigen Stadtflietzer eingestiegen war, stieg schon bald die Deutsche Post AG ein – und das gleich in das ganze Unternehmen. Aber eins nach dem anderen.

Große deutsche und internationale Tageszeitungen berichteten von der IAA und von einer

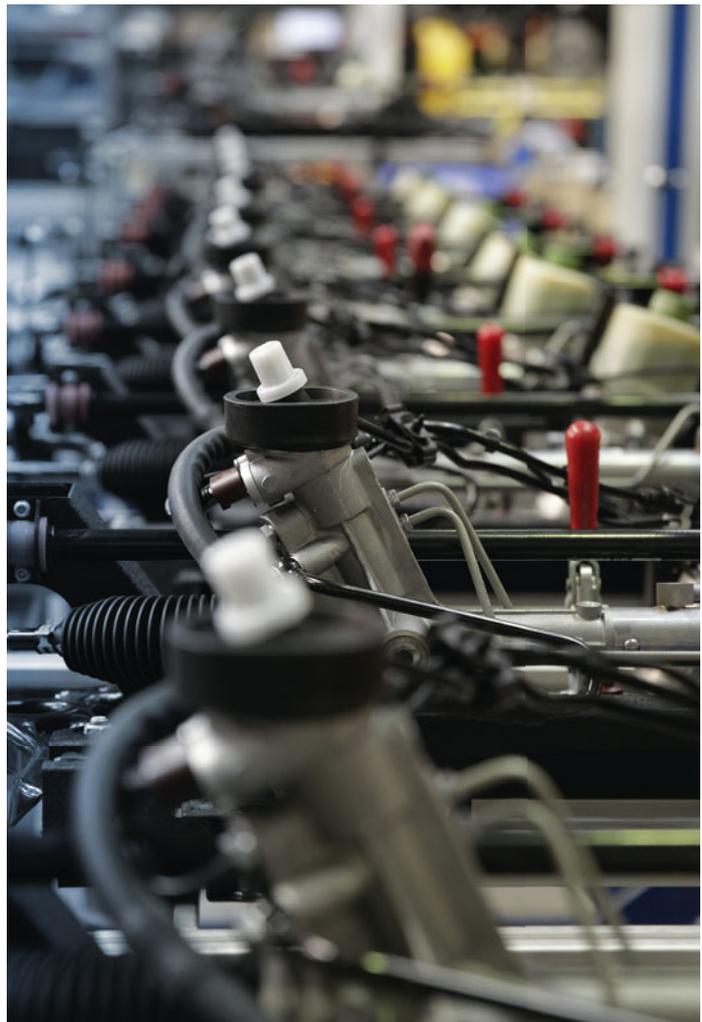
At Deutsche Post in Bonn, nobody had ever heard of a company called StreetScooter until those days in September 2011. This may, on the one hand, have been because the electrically operated StreetScooter made next to no sound, and on the other hand, the development company StreetScooter, a spin-off of the RWTH-Aachen University, was virtually unknown. At that time the professors and engineers from Aachen didn't have any reputation to make their voices heard and get their StreetScooter project noticed in Bonn.

On September 15, 2011, German Chancellor Angela Merkel visited the IAA in Frankfurt and also dropped by the StreetScooter GmbH booth. There, the first fully functional electric vehicle of the same name was proudly on display. The Chancellor let Professor Achim Kampker explain it all to her. Mrs. Merkel heard and saw something that delighted her: affordable mobility, new production technology, an innovation accelerator, and cost-effective lightweight. After Frankfurt, nothing was ever the same for the StreetScooter and for the guys around Prof. Kampker. Because after Chancellor Merkel had gotten into the small, cuddly city car, the German Post AG soon got on board too, and they did the same for the entire company. But first things first.

Major German and international newspapers reported on the IAA and about a hitherto unknown company that had obviously devised something completely new for electromobility, one that above



Die erste Generation StreetScooter fährt bis zu 80 km/h schnell und ist primär für die Zustellung auf dem Land sowie in kleineren und mittleren Städten ausgelegt. Sie verfügt über eine Leistung von bis zu 30 kW, die von einer Lithium-Ionen-Batterie und einem Asynchronmotor erzeugt wird.
The first generation StreetScooter quickly goes up to 50 mph (80 km/h), and is designed primarily for delivery in rural areas and small and medium-sized cities. It has an output of up to 30 kW, which is generated by a lithium-ion battery and an AC induction motor.





Ein Elektrofahrzeug wie der StreetScooter eignet sich insbesondere für Fahrten mit ausgeprägtem Start-Stopp-Verkehr. Durch die fast vollständige Emissionsfreiheit von Schadstoffen und Lärm sind die Autos sehr umweltfreundlich und leise.
An electric vehicle like the StreetScooter is particularly suitable for trips with heavy start and stop traffic. Thanks to their almost complete lack of emissions of pollutants and noise, the cars are extremely environmentally friendly and quiet.

bis dahin unbekanntes Unternehmen, die offensichtlich etwas völlig Neues in Sachen Elektromobilität im Gedachten hatte, vor allem aber radikal an den Entwicklungsprozess eines zukunftsfähigen Fahrzeuges herangegangen war. Als Jürgen Gerdes, Mitglied des Vorstands der Deutschen Post AG, einen Artikel zum Thema las, klingelte es bei ihm – symbolisch gesprochen. Der DHL-Vorstand in Bonn erfuhr von einer Firma in Aachen und was Prof. Kampker der Zeitung zur Entwicklung des StreetScooters berichtete: „Entstehen sollte nicht das schnellste oder das leichteste Elektroauto, sondern eines, das bezahlbar ist und sich nicht erst bei sechststelligen Stückzahlen zu bauen lohnt. Ein Fahrzeug, das ganzheitlich konzipiert ist und sich auf die Anforderungen der Praxis individualisieren lässt.“ Das kam einem Fahrzeug, wie Jürgen Gerdes es schon lange suchte, sehr nahe. Jetzt klingelte es in Aachen bei Prof. Kampker, und zwar das Telefon. „Nachdem sich DHL in Aachen gemeldet hatte, war ich begeistert“, so Kampker. „Wir erkannten damals eine große Chance, mal tatsächlich etwas auf der Welt zu verändern. Dafür bin ich extrem dankbar.“

all radically approached the development process for a sustainable vehicle. As Jürgen Gerdes, Board Member of Deutsche Post AG, was reading an article on the subject, he heard a bell go off – metaphorically speaking. The DHL Executive Board in Bonn learned about a company in Aachen and what Prof. Kampker reported to the newspaper about the development of the StreetScooter. “The goal isn’t the creation of the fastest or the lightest electric car, but of one that is affordable and doesn’t need to be produced in six-figure volumes to be cost-effective. A vehicle that is designed holistically and can be customized to meet the needs of its actual use.” This sounded very much like a vehicle Jürgen Gerdes had been looking for some time. Now the “bell” that went off was in Aachen for Prof. Kampker – on his phone. “After DHL contacted us in Aachen, I was thrilled,” says Kampker. “We realized at that time a great opportunity, not just for us, but for actually changing something in the world. For this, I am extremely grateful.”

StreetScooter GmbH received an initial development contract for a vehicle, which had to be completely tailored to the requirements of

„AUTO-KONZERNE BLAMIERT: DEUTSCHE POST BESTELLT E-AUTOS BEI MITTELSTÄNDLER.“⁴⁸

“AUTO COMPANIES HUMILIATED: DEUTSCHE POST ORDERS E-CARS FROM SMES.”⁴⁸

Die StreetScooter GmbH erhielt einen ersten Entwicklungsauftrag für ein Fahrzeug, das ganz auf die Anforderungen der Zustellung und der Zusteller maßgeschneidert sein sollte. Bevor es zu dieser glücklichen Fügung zwischen der StreetScooter GmbH und der Deutschen Post AG kam, waren die DHL-Manager bei der deutschen Autoindustrie nicht fündig geworden. Ein funktionales und preiswertes E-Zustellfahrzeug, ohne Design-Schnickschnack, wollten oder konnten die etablierten Konzerne anscheinend nicht.

Das Team, das den DHL-Auftrag abwickeln sollte, konnte Prof. Kampker selbst bestimmen. Zusammen mit Ingenieurskollegen und Studenten begann Kampker jenes Elektrofahrzeug zu entwickeln, das die Post deutschlandweit für die leise und emissionsfreie Brief- und Paketzustellung nutzen wollte. Die Post hatte bereits klare Vorstellungen, wie ein Fahrzeug für die Zustellung optimal beschaffen sein müsste. Zudem wirkten knapp 150 DHL-Zusteller an der Entwicklung des elektromobilen Zustellfahrzeugs mit. Bereits 2012 konnte DHL das Nutzfahrzeug „Work“ präsentieren.

In der Zustellung läuft der StreetScooter heute als einsitziges Post-Kompaktfahrzeug. Anstelle des zweiten Sitzes befindet sich neben dem Fahrersitz eine gelbe Zustellbox mit den Postsendungen, die jeweils als Nächstes auszuliefern sind. Der „Work“ wurde eigens auf die Anforderung der Brief- und Paketzustellung zugeschnitten. 4,6 Meter lang, hat er einen Kastenaufbau, der genug Platz bietet für Brief- und Paket-Sendungen. Er verfügt zudem über eine robuste Ausstattung für den täglichen Einsatz unter den harten Bedingungen des Stop-and-go.

delivery and of the delivery person. Before this happy coincidence between the StreetScooter GmbH and Deutsche Post AG came about, the DHL managers had had no luck with the German car industry. The established companies seemed either unwilling or unable to provide a functional and inexpensive e-delivery vehicle without design frills.

Prof. Kampker was able to handpick the team to undertake the DHL job. Along with engineering colleagues and students, Kampker began to develop that electric vehicle that Deutsche Post would use across Germany for quiet and emission-free mail and parcel delivery. The Deutsche Post already had clear ideas about how a vehicle would have to be designed optimally for delivery. In addition, nearly 150 DHL deliverers were involved in the development of the electromobility delivery vehicle. By 2012, DHL was able to present the commercial vehicle “Work”.

In the delivery business today, StreetScooter runs as a single-seat Deutsche Post compact vehicle. Next to the driver’s seat instead of a second seat, there is a yellow delivery box with the mail and packages that need to be delivered next. The “Work” was specially tailored to the needs of letter and parcel delivery. At roughly 15 feet long (4.6 meters), it has a box structure, which provides enough space for mail and parcel shipments. It is also robustly built for everyday use under demanding stop-and-go conditions.

⁴⁸ Quelle: Deutsche Wirtschafts Nachrichten, „Auto-Konzerne blamiert: Deutsche Post bestellt E-Autos bei Mittelständler“, 14.03.21013
Source: Deutsche Wirtschafts Nachrichten, “Auto-Konzerne blamiert: Deutsche Post bestellt E-Autos bei Mittelständler“, 14.03.21013

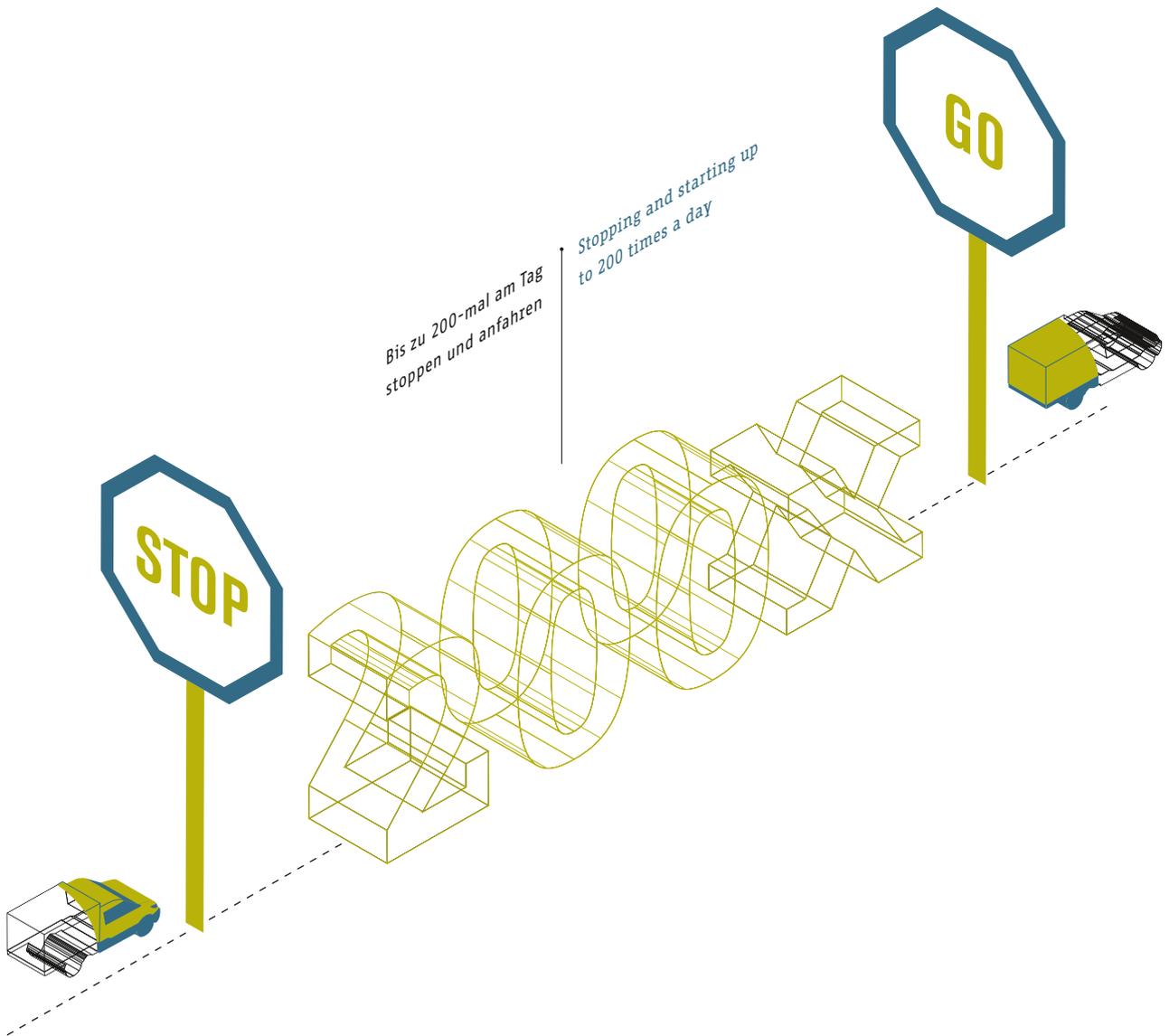
2014: DIE POST STEIGT EIN: KAUF DER STREETSCOOTER GMBH

2014: THE POST GETS ON BOARD: PURCHASES STREETSCOOTER GMBH

Heute baut die Deutsche Post ihre Autos für ihre Zusteller selbst. Das Know-how kommt von der RWTH Aachen. 2016 rollten bereits die ersten 2.000 Fahrzeuge in Aachen von der Produktionsstraße in den harten Einsatz. Nach und nach will die Post bis zu 30.000 Fahrzeuge durch den Streetscooter ersetzen. Mittelfristig plant man in Bonn sogar, die Fahrzeuge an Dritte zu vermarkten. So würde die umweltfreundliche StreetScooter-Idee auch in andere Bereiche des gewerblichen Alltags getragen. Post-Vorstand Jürgen Gerdes: „Wir betreiben eine der größten Fahrzeugflotten in Deutschland, darum haben wir ein besonderes Interesse, wirtschaftliche und emissionsarme Fahrzeuge einzusetzen. Das Kerngeschäft der Post ist über 500 Jahre alt – und zu jeder Zeit haben wir es mithilfe der modernsten verfügbaren Technik betrieben. Dass wir mit unserem eigenen StreetScooter auch heute wieder Innovationsführer in der Branche sind, passt ins Bild.“⁴⁹

Today the Deutsche Post builds its cars for its deliverers itself. The know-how comes from the RWTH Aachen. By 2016 the first 2,000 vehicles rolled off the production lines in Aachen right into heavy use. Gradually, Deutsche Post is looking to replace up to 30,000 vehicles with the StreetScooter. In the medium term, Deutsche Post is even planning to sell the vehicles to third parties. Thus, the environmentally friendly StreetScooter idea would be adopted in other areas of everyday commercial usage. Deutsche Post Board Member Jürgen Gerdes: “We operate one of the largest vehicle fleets in Germany, so we have a special interest in using economic and low-emission vehicles. The core business of the Deutsche Post is over 500 years old – and at all times we have run it using the most advanced technology available. So, the fact that with our own StreetScooter we are once again an innovation leader in the industry is no surprise.”⁴⁹

⁴⁹ Quelle: Deutsche Wirtschafts Nachrichten, „Auto-Konzerne blamiert: Deutsche Post bestellt E-Autos bei Mittelständler“, 14.03.21013
Source: Deutsche Wirtschafts Nachrichten, „Auto-Konzerne blamiert: Deutsche Post bestellt E-Autos bei Mittelständler“, 14.03.21013





„WENN WIR ÜBER
UMWELTSCHUTZ
REDEN, DANN
MACHEN WIR AUCH
UMWELTSCHUTZ
UND KLEBEN NICHT
NUR IRGENDWO
IRGENDWELCHE
STICKER DRAUF.“

“IF WE’RE TALKING
ABOUT ENVIRONMENTAL
PROTECTION, IT’S
BECAUSE WE’RE ALSO
DOING ENVIRONMENTAL
PROTECTION AND NOT
JUST PUTTING A GREEN
STICKER ON THINGS.”

Jürgen Gardes
Vorstand Deutsche Post, Ressort
Post, eCommerce, Parcel
Chairman Deutsche Post, Ressort
Post, eCommerce, Parcel

Warum glauben Sie an den StreetScooter?

Jürgen Gerdes: Sehen Sie, es gibt eine Frage, die wir uns immer wieder stellen: Wie können wir uns vom Wettbewerb differenzieren, auch in puncto Nachhaltigkeit, unseren Kunden deutlich machen, dass wir in allen Bereichen die bessere Wahl sind? Ich nenne das gerne den komparativen Konkurrenzvorteil. Und der zweite Fragenkomplex, damit im Zusammenhang, lautet: Glauben wir, dass es mehr eCommerce, mehr Pakete und damit mehr Logistik geben wird? Ja, das glauben wir, es wird mehr eCommerce geben, der unser Leben einfacher machen wird. Und ja, eCommerce führt zu mehr Paketen und damit zu mehr Verkehr. Aber wenn wir es richtig machen, führt mehr Logistik nicht zu mehr Umweltbelastung. Vor allem dann nicht, wenn man die letzte Meile bis zur Zustellung mit batteriebetriebenen Fahrzeugen bedient. Allerdings: Wenn man sich die Feinstaubbelastungen in China – oder nehmen wir nur allein eine Stadt wie Stuttgart – anschaut, sehe ich persönlich das Batterieauto noch lange nicht als der Weisheit letzten Schluss. Ich bin überzeugt: Es wäre nicht falsch, in Deutschland wie auch international das ganze Energiethema komplett neu zu durchdenken. Aber was wir als Unternehmen jetzt schon tun können, das tun wir auch – nicht zuletzt mithilfe des StreetScooters. Das setzt klare Zeichen in Sachen Umweltschutz und hebt uns zugleich vom Wettbewerb ab.

Wo ist Ihnen der StreetScooter zum ersten Mal über den Weg gefahren?

Ich verfolge das Thema E-Mobilität schon lange sehr genau. Denn mir war seit Jahren klar: Gerade für die Brief- und Paketzustellung eignen sich E-Mobile ideal. Nur, bei allem Respekt vor der Automobilindustrie: Auf dem Markt gab es leider keine passenden Fahrzeuge, und wir selbst sind keine Autobauer. Also sagte man mir: Dann geht es eben nicht. Nun bin ich allerdings ein Typ, der so etwas schwer akzeptiert und automatisch fragt: Was ist, wenn es doch geht? Dann las ich in einem Artikel von Professor Kampker und seinen Plänen.

Why do you believe in the StreetScooter?

Jürgen Gerdes: Well, there's this question that we ask ourselves again and again: How can we differentiate ourselves from the competition, also in terms of sustainability, making it clear to our customers that we are a better choice in all areas? I like to call it the comparative competitive advantage. And the second series of questions in this context is: Do we believe that there will be more eCommerce, more packages, and therefore more logistics? Yes, we believe there will be more eCommerce, which will make our lives easier. And yes, eCommerce leads to more packages and thus to more traffic. But if we do it right, more logistics won't lead to more pollution. Especially not when the last mile to the delivery is run with battery-powered vehicles. However: When you look at the particulate pollution in China – or even a city such as Stuttgart – I personally don't see the battery car as the be-all and end-all, and haven't for some time. I am convinced that it would be no mistake to completely rethink the whole energy issue, both in Germany and internationally. But what we can do as a company right now, we are doing – not least with the help of the StreetScooter. It makes a clear statement in terms of environmental protection and at the same time sets us apart from the competition.

Where did you first come across the StreetScooter?

I've been closely following the issue of electric mobility for a long time. Because for years I've known this: E-mobility is ideally suited for letter and parcel delivery. But, with all due respect to the automotive industry, there were no appropriate vehicles on the market, and we're not in the business of making cars. So, people told me: Well then, it won't work. But I'm really not the type of person who easily accepts something that, and I automatically asked. But what if it did? Then I read in an article by Professor Kampker and his plans. I found that immediately exciting. And I said to myself, if there's a company in Aachen that wants to build a small electric car, and I need a large

Das fand ich sofort spannend. Und ich habe mir gesagt: Wenn es in Aachen eine Firma gibt, die ein kleines E-Auto bauen will, und ich brauche ein großes E-Zustellauto – dann sollten wir doch mal versuchen, das zusammenzubringen. Das war der Startschuss für unseren ersten StreetScooter. Und siehe da: Auf einmal ging es doch. Dann haben wir eine sehr zügige Erfolgsgeschichte über 13 Monate hingelegt, bis das erste Auto lief und alltagstauglich war. Heute ist der StreetScooter ein Teil unserer Flotte, der nicht mehr wegzudenken ist. Weil er einfach genau in die Zeit passt und perfekt funktioniert.

Was waren denn die Hürden in der Entwicklung, über die Sie drüber mussten?

Wir haben ein Versuchsauto im Maßstab eins zu eins gebaut, ein sogenanntes „Lab Car“. Ein richtiges Auto, an dem wir 150 Zustellerinnen und Zusteller haben Maß nehmen lassen: Große, Kleine, Dicke, Dünne, Junge, Alte, Männer, Frauen. Das ist extrem wichtig, wenn man bedenkt, dass unsere Zusteller zweihundert- bis dreihundertmal am Tag ein- und aussteigen müssen. Da muss die Ergonomie einfach stimmen, weil die Arbeit sonst im wahrsten Sinne auf die Knochen geht. Darum haben wir sehr viel Wert darauf gelegt, ein Fahrzeug zu bauen, das genauso ist, wie wir es im täglichen harten Einsatz brauchen. Aber eben auch nicht anders.

Einen rollenden Maßanzug?

Für mich ist mit dem StreetScooter etwas entstanden, was von der Ergonomie her alles bisher Dagewesene in den Schatten stellt. Und auch die anderen Dinge, auf die wir Wert gelegt haben, sind bemerkenswert: dass die Kosten im Rahmen bleiben, dass das Fahrzeug einfach zu reparieren ist, dass es einfach zu warten ist, dass es hochmodular ist.

Wo ist die Nachhaltigkeit an diesem Punkt?

Also, ich glaube nicht daran, dass man Autos ein paar Jahre lang abschreiben und sie dann

e-delivery car – then we should go ahead and have a go at joining forces to make it happen. That was the start of our first StreetScooter.

And lo and behold: all at once it actually worked out. Then we'd made a good start on a very rapid success story over 13 months, until the first car ran and was suitable for everyday use. Now the StreetScooter is a part of our fleet, which today is absolutely indispensable. Because it's exactly the right thing for our times and works perfectly.

So, what were the hurdles you had to leap over during the development process?

We built a test car at a scale of one to one, a "lab car". A real car. Then we let 150 postal carriers, big, small, fat, thin, young, old, men, and women test the ergonomics of it. This is extremely important when you consider that our deliverers have to get on and off two hundred to three hundred times a day. The ergonomics simply have to be right, because otherwise it's literally bone-tiring work. That's why we placed so much emphasis on building a vehicle that is just as we need it in daily, heavy use. It really couldn't be any other way.

A tailored suit on wheels?

For me something emerged with the StreetScooter in terms of the ergonomics that eclipsed everything that came before. And then too, the other things that were important to us were remarkable: that the costs be kept in check, that the vehicle be easy to repair, that it be easy to maintain, that it be highly modular.

Where is the sustainability at this point?

Well, I do not believe that you write off cars for a few years and then have to exchange them, just because you think, now's the time for it. Instead, I believe that to some extent these things can be used for much longer and that this type of resource conservation is a very important factor when considering the issue of sustainability in a holistic way. If the seat is damaged, we build a

austauschen muss, nur weil man eben meint, jetzt sei die Zeit dafür gekommen. Sondern ich glaube, dass man diese Dinge teilweise viel länger nutzen kann und dass diese Art von Ressourcenschonung ein ganz wesentlicher Faktor ist, wenn man das Thema Nachhaltigkeit einmal gesamthaft betrachtet. Wenn der Sitz defekt ist, bauen wir einen neuen Sitz ein. Aber wenn der Rahmen noch X Jahre länger hält, dann läuft das Fahrzeug mit diesem Rahmen eben noch X Jahre weiter. Auch das ist Nachhaltigkeit, erzielt durch Ressourcenschonung.

Die Deutsche Post ist jetzt im Prinzip Automobilbauer. Was kann sie denn besser als die Automobilindustrie?

Ich denke nicht, dass wir Automobilbauer sind. Wir sind vielmehr Werkzeugbauer. Ich betrachte den StreetScooter in erster Linie als Werkzeug. Er leistet uns perfekte Dienste bei der Erfüllung unserer Aufgaben. Und viele emotionale Dinge spielen – anders als beim klassischen Automobil – eine untergeordnete Rolle. Wir haben versucht, maximal Rücksicht auf unsere Anforderungen zu nehmen und genau das herzustellen, was wir brauchen.

Stichwort Customer Experience und Customer Obsession.

Ja, dieses Fahrzeug wurde genau nach unseren Kriterien als spezieller Verwender mit ganz speziellem Profil gebaut. Das ist Customer Experience pur.

Das ist eine spannende Frage, was Customer Experience im Automobilbereich überhaupt bedeutet. Denn eigentlich wird sie zu sehr ausgeblendet, oder?

Ich bin mir nicht sicher, ob schon jeder verstanden hat, wie wichtig das ist. Und in meinen Augen sind die aktuellen Megatrends wie Digitalisierung und Automatisierung eine Riesenchance, um auch in dieser Branche unterschiedliche Zielgruppen noch besser zu bedienen. Private wie gewerbliche. Viele Unternehmen und viele, die

new seat. But if the frame holds for another X years longer, then the vehicle runs on this frame for another X years. That is also sustainability, achieved through resource conservation.

In principle, Deutsche Post is now an automaker. What can they actually do better than the automotive industry?

I don't think that we're automakers. We're more like toolmakers. I primarily think of the StreetScooter as a tool. It provides us with perfect service in fulfilling our tasks. And unlike the classic automobile, many emotional things play a subordinate role. We've tried to give maximum consideration for our needs and to produce exactly what we need.

Keywords: customer experience and customer obsession.

Yes, this vehicle was built exactly according to our criteria as a specific user with a very specific profile. That's pure customer experience.

That's an interesting question, what does customer experience even mean in the automotive industry? Because they've become much too far removed, wouldn't you say?

I'm not sure if everyone's truly understood how important that is. And my view is that the current megatrends such as digitization and automation provide a tremendous opportunity to better serve different target groups in this industry. Both private and commercial. Many companies and many who work for them would gladly share their requirements and their experience with the automotive industry. That's been the case with me personally for a long time, too.

What do you think is fundamentally standing in the way of a new thinking or new developments?

There are always legitimate and understandable factors, that cannot be dismissed out of hand. If I employ thousands of people in engine production, if I have invested and am investing

dort Verantwortung tragen, würden sich zu ihren Anforderungen und ihren Erfahrungen gern mit der Automobilbranche austauschen. Auch auf mich persönlich trifft das seit Langem zu.

Was, glauben Sie, steht grundsätzlich einem neuen Denken oder Neuentwicklungen im Weg?

Es gibt immer ganz berechtigte und nachvollziehbare Faktoren, die man nicht von der Hand weisen kann. Wenn ich tausende von Menschen in der Motorenproduktion beschäftige, wenn ich Millionen, vielleicht sogar Milliarden in Motorenentwicklung investiert habe und investiere, dann kann ich nicht einfach von heute auf morgen Produktion und Entwicklung komplett auf Elektroantrieb umstellen. Es geht ja auch um traditionelle Kernkompetenz. Aber das Rad dreht sich trotzdem immer weiter. Auch Kernkompetenz ist immer auf einen gewissen Zeitraum begrenzt. Und wenn es eine technologische Neuerung gibt, dann kann das in der Tat dazu führen, dass eine Kernkompetenz überdacht und womöglich neu justiert werden muss. Und der Druck von außen ist ja da.

Ich war vergangene Woche in Indien. Da waren es um die 35 Grad. Aber die Sonne hat man trotzdem nicht gesehen, und blauen Himmel gab es auch nicht. Wenn wir jetzt nach China fahren würden, nach Peking, Shanghai oder wohin auch immer, wäre es ähnlich. Umweltverschmutzung ist kein Randthema mehr. Umweltverschmutzung ist ein zentrales Thema. Wir haben nur diese eine Erde. Und deswegen muss uns allen eines wichtig sein: der Versuch, die Geschäftstätigkeit auch auf Umweltbelange auszurichten.

Um den Faden mal weiterzuspinnen: Wo sehen Sie denn Märkte für dieses exemplarische Beispiel StreetScooter? Für das Werkzeug, wie Sie sagen?

Ich kenne viele Unternehmen und ganze Branchen, in denen der StreetScooter zum Einsatz kommen könnte, weil es dort ein ähnliches Bewegungsprofil gibt. Was den StreetScooter für eine Reihe von Zielgruppen attraktiv macht, ist ja seine hohe Variabilität, vor allem beim Aufbau. Bei uns

millions, perhaps even billions in engine development, then I can't just change production and development entirely to electric drive overnight. It's also about traditional core competence. But the wheel of time keeps turning. Even core competence is always limited to a certain time period. And if there is a technological innovation, that can actually lead to the need to rethink a core competence and where possible, adjust it. And the pressure from outside is already there.

I was in India last week. It was about 95 degrees there. And yet you didn't see the sun and there were no blue skies either. If we were to now go to China, to Beijing, Shanghai or wherever, it would be much the same. Pollution is no longer a fringe issue. Pollution is a key issue. We only have one Earth. And that's why one thing needs to be important to us all: the effort of aligning economic activity to environmental concerns.

To follow along these lines a bit: Where do you see markets for this exemplary example, StreetScooter? For the tool, as you call it?

I know many companies and whole industries in which the StreetScooter could be used because they've got a similar movement profile. What makes the StreetScooter attractive for a number of target groups is indeed its high degree of variability, especially in its construction. In our operation there are now already three different vehicle sizes in use. In addition, we will soon see a model that drives much faster than the previous ones and for much longer distances. For the purposes of Deutsche Post and DHL Paket, that is not needed, but I still find it very impressive to observe how the technology can evolve. Other possibilities will very quickly emerge.

So, is the plan for the whole fleet to be electrified in the long term?

Wherever possible, we will electrify the majority of our fleet, yes. Because it just makes sense.

im Betrieb sind inzwischen schon drei verschiedene Fahrzeuggrößen im Einsatz. Außerdem werden wir demnächst ein Modell sehen, das deutlich schneller fährt als die bisherigen und deutlich länger. Für die Zwecke von Post und DHL Paket ist das nicht erforderlich, aber ich finde es schon auch sehr beeindruckend wahrzunehmen, wie sich die Technologie weiterentwickeln lässt. Da werden sich schnell weitere Einsatzmöglichkeiten zeigen.

Soll denn langfristig die ganze Flotte elektrifiziert werden?

Wo immer möglich, werden wir den größten Teil unserer Flotte elektrifizieren, ja. Weil es einfach Sinn macht.

Da wird immer diese Geschichte von den Elektrofahrzeugen der Post vor dem Zweiten Weltkrieg kolportiert ...

Ja, die gab es.

Dann ist die Post wahrlich ein Pionier der Elektromobilität?

Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts war die Post in dieser Hinsicht in der Tat ganz weit vorn. Irgendwann wurde dann aber der Verbrennungsmotor Antrieb der Wahl, auch für uns.

Wie man jetzt sieht, können bestimmte Dinge wiederkommen, wenn die Zeit dafür reif ist. Aber dann vielleicht doch auch in ganz anderer Form und vor einem völlig unterschiedlichen Hintergrund.

Wird der StreetScooter immer ein gewerbliches Thema bleiben? Ein Werkzeug?

Das muss nicht unbedingt so sein. Wir haben bestimmt noch die eine oder andere Idee, von der ich glaube, dass sie durchaus spannend sein könnte.

Die Nachhaltigkeit wird weiter an Bedeutung gewinnen?

Auf jeden Fall! Nicht nur, was unsere Branche und unser Geschäft angeht. Aber zweifellos

There's been this rumor about the electric vehicles of the Deutsche Post that's been going round since before World War II ...

Yes, there was.

Then the Deutsche Post is truly a pioneer of electric mobility?

Early in the twentieth century the Deutsche Post was actually quite advanced in this respect. But then at some point the combustion engine drive became the drive of choice, even for us.

As you can see now, certain things can come back when the time is right for them. But then perhaps also in a completely different form and against a completely different background.

Will the StreetScooter always remain an industrial topic? A tool?

This needn't necessarily be so. We certainly still have one or two other ideas that I think could be quite exciting.

Will sustainability become increasingly important?

Definitely! Not only in terms of our industry and our business. But undoubtedly our ability to truly deliver CO₂ neutrality in conurbations is a very significant issue. We are the absolute leader over the competition in this.

Germany in 20 years. How do you foresee mobility on the road ahead?

I foresee some trends that will have a few implications for Germany. Our mobility will be quite different than it is today! Digitalization will also bring with it great changes and ensure that we are much smarter, more compact and space saving on the road. There will be driverless cars, we will latch into systems that holistically manage and organize traffic and thereby ensure for greater safety. In order to be able to provide mobility on the road in increasingly growing agglomerations, there will be additional concepts that go beyond a purely road traffic context and extend to logistics.

ist schon einmal unsere Fähigkeit, wirklich CO₂-neutral in Ballungsräumen zuzustellen, ein sehr erhebliches Thema. Damit stehen wir im Wettbewerb absolut führend da.

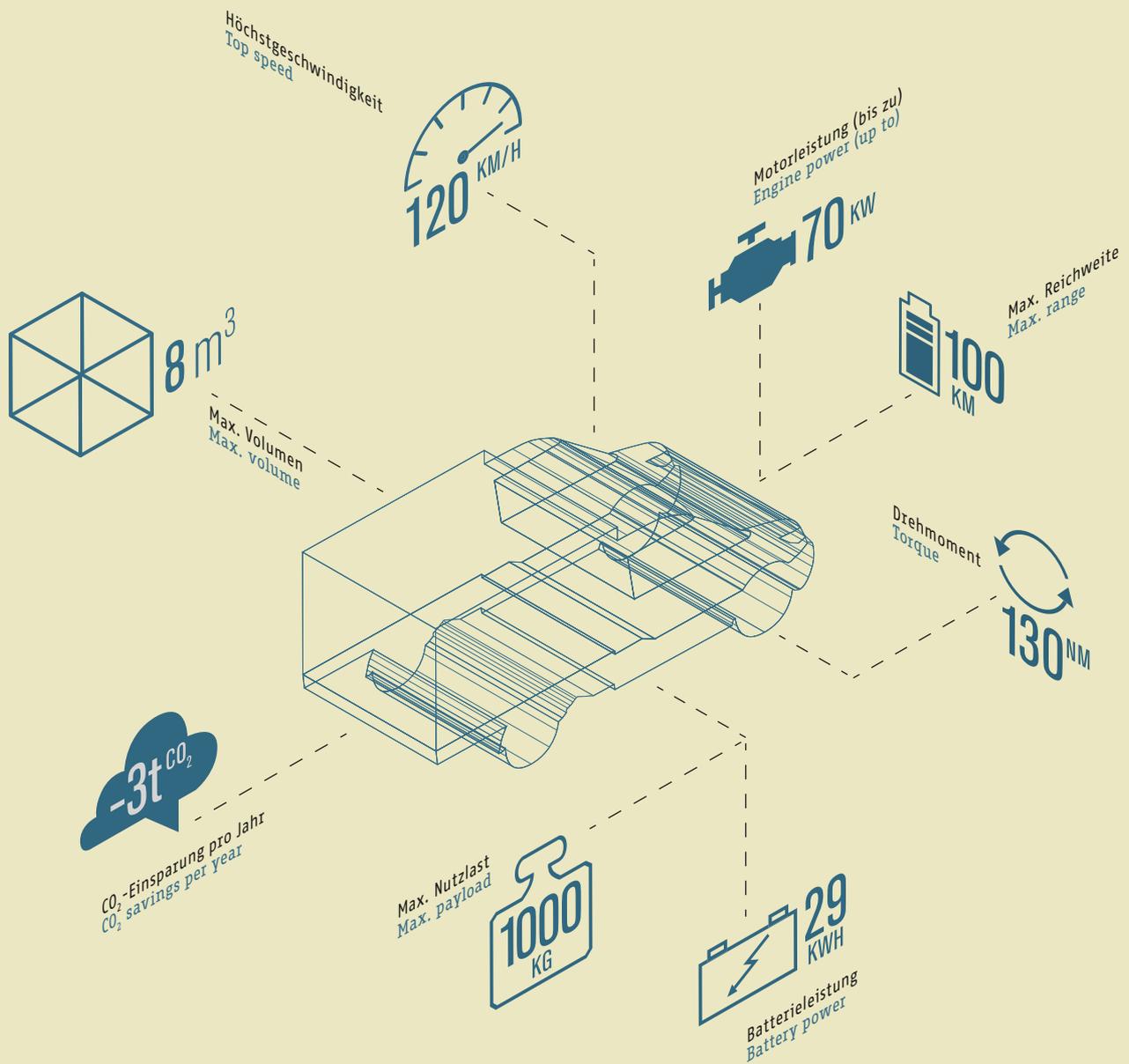
Deutschland in 20 Jahren. Wie stellen Sie sich die Mobilität auf der Straße vor?

Ich sehe da einige Trends voraus, die eines zur Folge haben werden: Unsere Mobilität wird ganz anders sein als heute! Die Digitalisierung wird auch hier noch große Veränderungen mit sich bringen und dafür sorgen, dass wir viel smarter, kompakter und platzsparender unterwegs sind. Es wird autonom gefahren, wir werden uns in Systeme einklinken, die den Verkehr ganzheitlich steuern und organisieren und damit idealerweise auch für größere Sicherheit sorgen. Um in weiter stark wachsenden Ballungsräumen überhaupt noch Mobilität auf der Straße gewährleisten zu können, wird es zusätzlich Konzepte geben, die über den rein straßengebundenen Verkehr hinausgehen und sich auf die Logistik erstrecken. Ich denke da an Lufttransporte, die ja heute schon ernsthaft getestet werden; aber ebenso an eine viel intensivere Nutzung unterirdischer Möglichkeiten für die Ver- und Entsorgung. Also ein sehr vielschichtiges Thema mit ganz unterschiedlichen Facetten. Wovon ich aber insgesamt überzeugt bin: Die Mobilität wird irgendwann hoch performant sein im Sinne von Customer Experience und gleichzeitig sehr, sehr umweltschonend und sehr, sehr effizient.

I am thinking of air transportation, which is already being seriously tested; but also of a much more intensive use of underground facilities for supply and disposal. So, it's a very complex issue with diverse facets. What I'm convinced of overall is this: Mobility will eventually be high performing in terms of customer experience and also very, very environmentally friendly and very, very efficient.

STREETSCOOTER IN ZAHLEN UND FAKTEN

STREETSCOOTER IN FACTS AND FIGURES





NATÜRLICH
GEHÖRT DAS
**TEMPORÄRE
SCHEITERN**
ZU UNSEREM
KONZEPT DAZU.



TEMPORARY FAILURE IS
CERTAINLY PART OF OUR
APPROACH. BUT LOSING IS
DEFINITELY NOT.

ABER
GANZ
SICHER
NICHT
DAS VERLIEREN.

Prof. Achim Kampker
Geschäftsführer der Streetscooter GmbH
Executive Vice President E-Mobilität Deutsche Post DHL
CEO of Streetscooter GmbH
Executive Vice President E-Mobility Deutsche Post DHL

